

# МОДЕЛИ ДЛЯ ФАНАТОВ

В ПРОШЛОМ ВЕКЕ КОЛЛЕКЦИОНЕРАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОДЕЛЕЙ БЫЛИ РОНАЛЬД РЕЙГАН И ФРЭНК СИНАТРА. СЕГОДНЯ ПО ВСЕМУ МИРУ МОДЕЛИ ИЗВЕСТНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ КОЛЛЕКЦИОНИРУЮТ ИЛИ ПОКУПАЮТ ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ ТЫСЯЧИ ЛЮДЕЙ. В НАШЕЙ СТРАНЕ, К СОЖАЛЕНИЮ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОДЕЛИЗМ РАСПРОСТРАНЕН НЕ ОЧЕНЬ ШИРОКО, ЗАТО ЕГО ПОБОРНИКАМИ ЯВЛЯЮТСЯ ИСТИННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ФАНАТЫ. АНТОН ХЛЫНИН



После появления самих железных дорог вскоре появились и первые железнодорожные модели. Вначале это были штучные изделия, выполненные любителями. Любительский моделизм жив и по сей день, являясь, пожалуй, одним из видов искусства. Но возможность изготавливать модели самостоятельно имеют не все, поэтому на волне растущего интереса к железным дорогам зародилось промышленное производство железнодорожных игрушек и сувениров. Поначалу этим занимались ремесленники-частники, под началом которых возник ряд фирм, предлагающих модели промышленного изготовления.

Постепенно среди собирателей моделей железных дорог намечилось разделение на два лагеря, существующее и по сей день. Первые — это коллекционеры в привычном понимании этого слова. Они не катают свои модели по рельсам, а хранят на застекленных полках, как произведения искусства. Вторых — назовем их, к примеру, «практиками» — привлекает не столько собирательство, сколько эксплуатация моделей, та самая «игра в железную дорогу». Производители моделей также ориентируются на ту или иную группу потребителей. Так, немецкая фирма Marklin, работающая на рынке железнодорожного моделизма с 1891 года, издавна славится прежде всего «элитной» продукцией. Это очень дорогие модели с максимальной степенью детализации. Многие их детали и узлы выполнены из металла. Другие производители, как, например, немецкие Piko, Tillig, австрийская Roco, американская Bachmann, предоставляют «практикам» модели более простого уровня, предназначенные для длительной эксплуатации на макетах — цена на них существенно ниже. Немецкая фирма Tix работает в обеих категориях. Все модели подвижного состава выполняются на современном техническом уровне, оборудуются освещением, автоматическими сцепками. Многие из них оснащаются цифровой системой имитации звука работы двигателя, скрипа тормозов, подачи сигналов. Модели паровозов могут иметь даже генератор дыма, выходящего из трубы.

Увлечение железнодорожными моделями распространено во многих странах. Естественно, что сердцу большинства любителей милее всего те модели, прототипы которых они видят в реальной жизни. Ассортимент изделий зарубежных фирм позволяет французу коллекционировать французские локомотивы и вагоны, американцу — американские.

Как же обстоит с этим дело в нашей стране? Увы, не так хорошо, как хотелось бы. Модельная промышленность в Европе и Америке существует десятки лет, но модели российских прототипов там практически не выпускаются. У

**НА ЗАПАДЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СУВЕНИРЫ СУЩЕСТВУЮТ ТАК ЖЕ ДАВНО, КАК И ИГРУШЕЧНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ**

нас же производство железнодорожных моделей не имеет столь богатой истории. По существу, первые попытки производить именно модели, а не игрушки были предприняты только в 80-х годах прошлого века. Занялся этим ряд достаточно крупных предприятий, имевших серьезную производственную базу, но большого успеха они не добились — прежде всего из-за отсутствия специфического опыта модельного производства.

В этих условиях с развитием частного предпринимательства некоторые моделисты-любители стали предпринимать попытки делать модели на продажу малыми сериями. 90-е годы были не самым простым временем для подобных начинаний. Был предпринят не один десяток попыток, и большинство из них сталкивалось с одной главной проблемой — невозможностью снизить себестоимость продукции. Малая серия обходится в производстве дорожке большой. Западные фирмы имеют необходимую производственную базу, чтобы выпускать модели большими партиями с учетом имеющегося спроса. У частных такой базы, как правило, нет. В результате модели выпускаются малыми сериями, а цена на них остается высокой. Скажем, модель тепловоза или электровоза может стоить 15 тыс. рублей и выше, в то время как на Западе аналогичный по сложности локомотив продается за €150–200. Это, в свою очередь, не лучшим образом влияет на популярность увлечения в целом, а значит, тормозит спрос на такие модели — круг замыкается.

Первым в России предприятием, успешно занимающимся бизнесом на железнодорожных моделях, является компания «Евротрейн». Поначалу она представляла на российском рынке модели западных производителей, но

постепенно развернула производство собственных, и это именно копии отечественных прототипов. По словам гендиректора «Евротрейна» Александра Прилепского никаких особых препятствий для выхода на этот рынок нет: нужны инженеры, которые разработают модель в 3D и расчеты для пресс-формы, нужен завод, который изготовит саму модель (в России таких заводов нет), и, конечно же, деньги и еще раз деньги. Для примера: только в подготовку производства модели купейного вагона требуется инвестировать до 4,5 млн рублей, и это без учета самого производства, утверждает господин Прилепский.

При этом для эксплуатации этих вагонов на действующих макетах важны и ходовые характеристики: вагоны должны без сходов проходить стрелки, переезды, сцепки между ними должны двигаться влево-вправо на 15 градусов, чтобы входить в кривые. «Все думают, что это игрушка, а сложности практически такие же, как при проектировании больших вагонов — там просто побольше деталей», — говорит директор «Евротрейна».

Цена на каждую модель зависит от уровня сложности производства. Например, локомотив стоит в среднем 8 тыс. руб. «Есть модели из пластика, есть из металла, 15 тыс. рублей и выше, в то время как на Западе аналогичный по сложности локомотив продается за €150–200. Это, в свою очередь, не лучшим образом влияет на популярность увлечения в целом, а значит, тормозит спрос на такие модели — круг замыкается.

Определенную помощь в нелегком деле производства моделей оказывает спрос на рекламно-сувенирную продукцию. Это неудивительно: на Западе железнодорожные сувениры существуют так же давно, как и игрушечные железные дороги. Еще в середине позапрошлого века во

всей Европе была мода украшать кабинет моделью паровоза или письменным прибором в виде поезда. Понимая, сколь высоко рекламное значение «игрушек», железнодорожные компании сами стремились наладить сотрудничество с фирмами, выпускающими модели. Например, упомянутой уже фирмы Marklin давным-давно есть полноценный договор с Deutsche Bahn. Во всех железнодорожных музеях стоят модели их производства с фирменной символикой DB на бортах. Есть на германских дорогах и настоящий локомотив с символикой Marklin.

Как ни странно, и в этой области в России дела идут не так, как на Западе. «Евротрейн» обращался к ОАО «Российские железные дороги» с предложением выпустить упомянутые выше модели пассажирских вагонов в новой фирменной раскраске РЖД. «Нам предложили платить какие-то огромные деньги за использование нового бренда, права на который принадлежат монополии, — сетует Александр Прилепский. — Складывается впечатление, что в РЖД не понимают той роли, которую моделизм играет в жизни их будущих работников». Впрочем, у «Евротрейна» есть положительный опыт выпуска рекламной продукции: для компании «Рейлтрансавто» была сделана модель вагона-автомобилевоза, которая впоследствии поступила и в свободную продажу. «Мы платим роялти за каждую проданную модель, потому что у вагона уникальная конструкция, у компании эксклюзивные права на чертежи, и мы даже подписывали договор о неразглашении документации по этому вагону», — рассказывает он. Выпускаются также модели вагонов-цистерн с символикой компаний «СГ-Транс». По заказу Тихвинского вагоностроительного завода «Евротрейн» выпустил модели вагонов, находящихся там в производстве.

В рекламных целях могут использоваться не только модели отдельных локомотивов и вагонов, но и целые действующие железнодорожные макеты площадью по нескольку квадратных метров, на которых детально воспроизводятся станции, мосты, тоннели, населенные пункты, промышленные объекты. По словам Александра Прилепского, производство полноценных макетов заказывают крупные корпорации и частные лица. Например, в Гамбурге есть макет Miniatur Wunderland, площадь которого около 1,5 тыс. кв. м, его стоимость — около €20 млн. В России стоимость производства и монтажа макета может составлять от 100 тыс. руб. до 10 млн руб. в зависимости от масштаба и сложности объекта, отмечает господин Прилепский: многие обеспеченные люди, увлеченные железнодорожным моделизмом, могут себе позволить организовать такое развлечение в собственном загородном доме. ■



**В ПРОИЗВОДСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОДЕЛЕЙ ВАЖНО НЕ ТОЛЬКО ТОЧНОЕ СООТВЕТСТВИЕ ВНЕШНЕГО ВИДА ПРОТОТИПУ, НО И ХОДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

